สรุปคำพิพากษาคดี Wallace v Korean Air Lines, Inc.*

เดชาธร วิเวโก**

ข้อเท็จจริง

เมื่อวันที่ 17 สิงหาคม ค.ศ. 1997 นางสาว Wallace ถูกล่วงละเมิดทางเพศ (sexually assaulted) จาก นาย Park คนโดยสารชายซึ่งนั่งอยู่ติดกับเธอ ขณะโดยสารอยู่บนเครื่องบินของสายการบินโคเรียน แอร์ไลน์ (Korean Airlines) เที่ยวบินจากกรุงโซล (Seoul) ประเทศเกาหลีใต้ (Korea) ไปยังเมืองลอสแอนเจลิส (Los Angeles) มลรัฐแคลิฟอร์เนีย (California)

ในเดือนกุมภาพันธ์ ปี ค.ศ. 1998 นางสาว Wallace ยื่นฟ้องสายการบินโคเรียน แอร์ไลน์ ต่อศาลแขวงสหรัฐในเขตนิวยอร์กใต้ (United States District Court for the Southern District of New York) กล่าวอ้างว่า สายการบินโคเรียน แอร์ไลน์ มีความรับผิดจากการล่วงละเมิดทางเพศของ นาย Park ภายใต้อนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. 1929 หรืออนุสัญญาวอร์ซอ 1929 ซึ่งต่อไปจะใช้ชื่อเดียวกันว่า อนุสัญญาวอร์ซอ 1929 (Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International, 1929 or Warsaw Convention, 1929) ซึ่งใช้บังคับกับ “การรับขนทั้งปวงซึ่งคนโดยสาร, สัมภาระ, หรือสินค้าที่ดำเนินการโดยอากาศยาน เพื่อสินจ้าง (hire)”[1] โดยต้องรับผิดต่อเธอตามจำนวนที่แก้ไขโดย ความตกลงระหว่างผู้ขนส่งที่เมืองมนตริออล 1966 หรือความตกลงมอนตริออล 1966 ซึ่งต่อไปนี้จะใช้ชื่อเดียวกันว่า ความตกลงมอนตริออล 1966 (Montreal Inter-carrier Agreement, 1966 or Montreal Agreement, 1966) ซึ่งสายการบินโคเรียน แอร์ไลน์ ต้องรับผิด “ถ้าหากว่าอุบัติเหตุที่ก่อความเสียหายขึ้นนั้น ได้เกิดขึ้นบนอากาศยานหรือเกิดขึ้นเนื่องจากการดำเนินการใด ๆ เพื่อการขึ้นหรือลงจากอากาศยาน”[2] ตามมาตรา 17 ของอนุสัญญาวอร์ซอ 1929[3]

ศาลชั้นต้นพิพากษายกฟ้อง โดยนำเอาความหมายของคำว่า “อุบัติเหตุ (accident)” ที่ศาลสูงสุดแห่งสหรัฐอเมริกา (United State Supreme Court) ได้วางหลักไว้ในคดี *Air France v. Saks*[4] มาตีความว่า การล่วงละเมิดทางเพศไม่ใช่ “ความเสี่ยงซึ่งเป็นลักษณะของการเดินทางทางอากาศ (a risk characteristic of air travel)” จึงไม่ใช่ “อุบัติเหตุ” ในความมุ่งหมายของอนุสัญญาวอร์ซอ 1929

ประเด็น

“การล่วงละเมิดทางเพศ” เป็น “อุบัติเหตุ” ตามมาตรา 17 แห่งอนุสัญญาวอร์ซอ 1929 หรือไม่

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

มาตรา 17 แห่งอนุสัญญาวอร์ซอ 1929

---

* Case Summary: Wallace v Korean Air Lines, Inc.

** Daychathon Wiwaygo
นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง, เนติบัณฑิตไทย.

[1] Wallace v Korean Air Lines, Inc., 214 F.3d 293 (2nd Cir. 2000)

[2] Ibid.

[3] Article 17 of Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Transportation by Air, Oct. 12, 1929

[4] Air France v. Saks, 470 U.S. 392 (1985)

คำพิพากษา

โจทก์อุทธรณ์คำพิพากษาศาลชั้นต้นต่อศาลชั้นอุทธรณ์ ภาค 2 แห่งสหรัฐอเมริกา ซึ่งต่อไปนี้จะใช้ชื่อเดียวกันว่า ศาลอุทธรณ์ภาค 2 (United Court of Appeals for the Second Circuit) ได้พิจารณาคดี โดยนำเอาแนวทางที่ศาลสูงสุดแห่งสหรัฐอเมริกา ได้วางไว้ในคดี *Air France v. Saks* ที่ว่า การบาดเจ็บที่ทำให้ผู้ขนส่งต้องรับผิด “เป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิดหรือไม่ใช่เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเป็นปกติธรรมดา และเหตุการณ์ดังกล่าวต้องเกิดจากปัจจัยภายนอกของคนโดยสาร” และความเห็นว่า การตีความถ้อยคำว่า “อุบัติเหตุ” จะต้องเป็นไปอย่างยืดหยุ่น (flexibly applied) มาใช้ในการตีความข้อเท็จจริงในคดีนี้ ซึ่งได้กล่าวถึงตัวอย่างการปรับใช้ของศาลล่าง ที่ครอบคลุมถึงการบาดเจ็บที่เกิดจากผู้ก่อการร้าย หรือการทำร้ายโดยผู้โดยสารด้วยกันเอง

จากการศึกษาแนวคำพิพากษาที่ต่างออกไป ได้แก่ คำพิพากษาที่ตัดสินว่า “อุบัติเหตุ” ต้องเกิดจาก “ความเสี่ยงซึ่งเป็นลักษณะของการเดินทางทางอากาศ” การถูกต่อยจากผู้โดยสารคนอื่นจึงไม่ใช่อุบัติเหตุ เนื่องจาก “มิได้เกิดขึ้นเนื่องจากการเดินทางทางอากาศ” เช่นเดียวกันกับ การบาดเจ็บจากการชกต่อยระหว่างผู้โดยสายด้วยกันเอง ก็ไม่ใช่ “อุบัติเหตุ” เนื่องจากไม่ใช่ “ความเสี่ยงซึ่งเป็นลักษณะของการเดินทางทางอากาศ” มากไปกว่านั้นยังมีแนวคำพิพากษาที่ตัดสินว่า การสะดุดล้มในสายการบินไม่อยู่ในความหมายของมาตรา 17 เนื่องจาก “อุบัติเหตุ” ดังกล่าวไม่ได้เกิดจากความเสี่ยงด้านการบิน

ศาลอุทธรณ์ภาค 2 พบว่า ศาลในคดี *Air France v. Saks* ที่ได้ตัดสินว่า “อุบัติเหตุ” ตามวัตถุประสงค์ของมาตรา 17 ของอนุสัญญาวอร์ซอ 1929 นั้นเป็นความเสียหายที่เกิดจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิดหรือไม่ใช่เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเป็นปกติธรรมดา และเหตุการณ์ดังกล่าวต้องเกิดจากปัจจัยภายนอกของคนโดยสาร ไม่ได้จำกัดเพียงการบาดเจ็บซึ่งเกิดจากอันตรายที่เกิดขึ้นเฉพาะกับการบินเท่านั้น โดยตั้งข้อสังเกตจากถ้อยคำว่า “บนอากาศยานหรือเกิดขึ้นเนื่องจากการดำเนินการใด ๆ เพื่อการขึ้นหรือลงจากอากาศยาน” ในมาตรา 17 ของอนุสัญญาวอร์ซอ 1929 ซึ่งศาลในคดีดังกล่าวได้แสดงความเห็นว่า “ในความหมายอย่างแคบ (narrow issue)” การปฏิบัติงานปกติของผู้ขนส่งอาจก่อให้เกิด “อุบัติเหตุ” ได้

ท้ายที่สุดศาลอุทธรณ์ภาค 2 เห็นว่า “อุบัติเหตุ” อยู่ในความเสี่ยงที่จะถูกตีความให้แคบลง ซึ่งไม่ควรจะเป็นเช่นนั้น โดยฟังจากคำแนะนำของศาลในคดี *Air France v. Saks* ว่าการตีความถ้อยคำว่า “อุบัติเหตุ” ต้องอาศัยการตีความ “อย่างยืดหยุ่น” และ “อย่างกว้าง” (broadly)[5] การตีความให้การล่วงละเมิดทางเพศเป็นเรื่องธรรมดาที่ไม่ได้เป็นความเสี่ยงจากการเดินทางทางอากาศจะเป็นช่องโหว่ให้ นาย Park สามารถล่วงละเมิดทางเพศ นางสาว Wallace ได้

สรุป

การตีความถ้อยคำว่า “อุบัติเหตุ” ของศาลอุทธรณ์ภาค 2 เป็นการนำเอาการล่วงละเมิดทางเพศปรับกับความหมายของถ้อยคำว่า “อุบัติเหตุ” ที่ศาลสูงสุดแห่งสหรัฐอเมริกา ได้วางหลักไว้ในคดี *Air France v. Saks* การล่วงละเมิดทางเพศจึงเป็นเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดและไม่ใช่เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเป็นปกติธรรมดา ทั้งยังเกิดจากปัจจัยภายนอกของคนโดยสาร นอกจากนี้เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น ส่วนหนึ่งก็เกิดจากการปฏิบัติการของสายการบินด้วย เนื่องจากการที่สายการบินจัดที่นั่งให้ นางสาว Wallace ต้องนั่งอยู่ติดกับชาย 2 คนที่ไม่อาจคาดหมายได้ว่าจะเป็นพวกจู๋โจมทางเพศหรือไม่ กับทั้งบริเวณดังกล่าวเมื่อลดความสว่างของแสงไฟลง พนักงานต้อนรับจะมองเห็นพื้นที่นั้นได้ไม่ชัด ดังนั้น การล่วงละเมิดทางเพศในคดีนี้จึงเป็น “อุบัติเหตุ” ในความมุ่งหมายของมาตรา 17 แห่งอนุสัญญาวอร์ซอ 1929

[5] Wallace v Korean Air Lines.

ความเห็นแย้ง

ผู้พิพากษา Pooler ได้วิจารณ์การตัดสินคดีของศาลล่าง[6] ว่าเป็นการยกฟ้องโดยอาศัยเพียงว่า “เป็นความรับผิดจากมูลละเมิด (torts) อันเนื่องมาจากเหตุไม่ปกติ (abnormal) และไม่อยู่ในความคาดหมายของผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือเป็นเหตุไม่ปกติและไม่อยู่ในความคาดหมายในการปฏิบัติของสายการบิน” หรือรวมถึงการนำเอาเรื่อง “ความเสี่ยงซึ่งเป็นลักษณะของการเดินทางทางอากาศ” มาพิจารณาด้วย ซึ่ง ผู้พิพากษา Pooler เห็นว่าเป็นเรื่องไม่สมควรเนื่องจากจากการตัดสินของศาลสูงในคดี *Air France v. Saks* ไม่รวมถึง “ลักษณะเฉพาะในการเดินทางทางอากาศ” และถึงแม้ว่าศาลสูงจะได้แนะนำว่าควรตีความอย่างยืดหยุ่น แต่ก็ไม่ได้หมายความว่าศาลล่างจะสามารถก้าวข้าม (hurdles) ความหมายที่ศาลสูงได้วางแนวไว้ได้และจากศึกษาประวัติศาสตร์ในการร่างอนุสัญญาทั้งสองฉบับ ก็ไม่พบว่าได้กล่าวถึง จึงสรุปได้ว่า “ลักษณะเฉพาะในการเดินทางทางอากาศ” ไม่ใช่ปัจจัยที่จะใช้ในการพิจารณา ถ้อยคำว่า “อุบัติเหตุ” และที่สำคัญถ้อยคำว่า “อุบัติเหตุ” ได้ถูกอธิบายโดยคำพิพากษาในคดี *Air France v. Saks* แล้วซึ่งเปรียบเสมือเป็นกฎหมายที่ออกโดยศาล และเรามีหน้าที่ที่ต้องปรับใช้ตามความเหมาะสมกับข้อเท็จจริงในคดี

[6] Wallace v. Korean Air, No. 98 Civ. 1039, 1999 WL 187213 *4 (S.D.N.Y. Apr. 6,1999)